

**Suinteresuotos visuomenės pasiūlymų dėl Mykolo Lietuvos gatvės Vilniaus mieste statybos
ir eksploatacijos
poveikio aplinkai vertinimo registracija**

Eil. Nr.	Suinteresuotos visuomenės pasiūlymo gavimo diena	Suinteresuotos visuomenės pasiūlymo teikimo diena	Suinteresuotos visuomenės atstovo vardas, pavardė (pavadinimas) ir adresas	Suinteresuotos visuomenės pasiūlymai ir aplinkybės, įrodymai, kuriais pagrindžiamas pasiūlymas
1	2	3	4	5
	2017.08.10	2017.08.11	Asociacija Visorių slėnio bendruomenė. Pirmininkas Jurgis Lebedys Žirnių g. 12, 02120 Vilnius, tel. +37069920824 visoriusleniobendruomene@gmail.com	Pateikti pasiūlymai: 1. Dėl triukšmo vertinimo ir triukšmą mažinančių priemonių; 2. Dėl taršos; 3. Dėl neatitikimų ir galimai klaidinančių duomenų; 4. Dėl ekonominio pagrindimo

Pasiūlymus registravo UAB Infraplanas Direktorė A. Švarplienė



**Suinteresuotos visuomenės pasiūlymų dėl Suinteresuotos visuomenės pasiūlymų dėl Mykolo
Lietuvio gatvės Vilniaus mieste statybos ir eksploatacijos
poveikio aplinkai vertinimo įvertinimas**

Eil. Nr.	Suinteresuotos visuomenės Asociacijos Visorių slėnio bendruomenė. Pirmininkas Jurgis Lebedys Pasiūlymai Žirnių g. 12, 02120 Vilnius, tel. +37069920824 visoriusleniobendruomene@gmail.com	Suinteresuotos visuomenės pasiūlymų argumentuotas įvertinimas
1	2	3
Dėl triukšmo vertinimo ir triukšmą mažinančių priemonių		
1.1	Dėl triukšmą mažinančios kelio dangos SMA8 TM įrengimo	<p>UAB Infraplanas papildomai kreipėsi į prof. A. Vaitkų dėl mažatriukšmių dangų patikimumo. Medžiaga atsiųsta el. paštu 2017.08.2017 pateikiama žemiau:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Automobilio triukšmas susideda iš trijų pagrindinių triukšmo šaltinių, kurių kiekvienas tampa dominuojantis tam tikrame greičių diapazone. Automobilio variklio ir mechaninių dalių keliamas triukšmas dominuoja esant mažiems greičiams (0-40 km/h), esant vidutiniams greičiams (35-110 km/h) dominuoja padangos ir dangos kontakto sukeliamas triukšmas, esant dideliems greičiams (virš 110 km/h) dominuoja triukšmas dėl automobilio aerodinamikos. Būtent padangos/dangos kontakto sukeliamas triukšmas ir jo daromas neigiamas poveikis yra aktualiausias planuojant triukšmo valdymo priemones urbanizuotose teritorijose. Padangos/dangos kontakto triukšmo mažinimui taikomos mažatriukšmės kelių dangos. 2. Svarbu pastebėti, kad tobulėjant technologijoms automobilių srityje, mažėja automobilio variklio ir kitų mechaninių dalių skleidžiamas triukšmas. Taip pat, intensyvėjant elektromobilizacijai, eisme dalyvaus vis daugiau elektra varomų automobilių, kurių variklio ir mechaninių dalių triukšmas bus minimalus. Dėl minėtų priežasčių padangos/dangos kontakto sukeliamas triukšmas taps pagrindine automobilių sukeliamo triukšmo priežastimi net ir prie dar žemesnių greičių. 3. Siūlomos mažatriukšmės kelių dangos mažina transporto priemonių sukeltą triukšmą (padangos/dangos kontakto) jo susidarymo vietoje, taip pat šios dangos

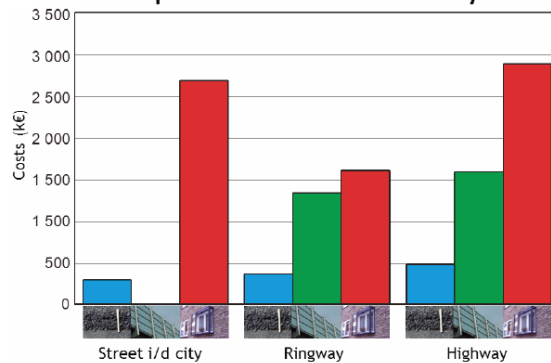
		<p>pasizymi absorbcijos savybėmis, kas leidžia absorbuoti nuo triukšmo šaltinio kelio dangos paviršiumi sklindančias garso bangas. Įvertinant šių dangų ypatumus, galima teigti, kad vietovės reljefas didelės įtakos susidarancio padangos/dangos kontakto triukšmo sklaidai neturi. Kadangi mažatriukšmės dangos mažina triukšmą jo atsiradimo vietose, o ne sulaiko ar nukreipia sklindančias garso bangas (triukšmo barjerai/sienos), jų veikimo efektyvumas nėra priklausomas nuo oro sąlygų (pvz. vėjo krypties/stiprumo ir oro temperatūros poveikis gali reikšmingai sumažinti triukšmo sienų efektyvumą).</p> <p>4. Mažatriukšmių dangų efektyvumas didėjant važiavimo greičiui taip pat padidėja, tačiau gyventojų pastebėjimas, kad mažatriukšmės kelių dangos yra efektyvios tik esant greičiui didesniai negu 70 km/h yra klaidingas. Būtent gyventojų pateiktose užsienio ataskaitose buvo atliktas triukšmo lygio modeliavimas su mažatriukšmėmis dangomis Škotijoje, kur triukšmo sumažėjimo poveikis prie mažų greičių (iki 60 km/h) prognozuojamas 1-4 dBA (priklausomai nuo naudojamos asfalto dangos sudėties). Verta pastebėti, kad triukšmo lygis yra vertinamas logaritminėje, o ne tiesinėje skalėje, todėl pasiektas triukšmo lygio sumažėjimas 3 dBA yra tolygus transporto srauto (triukšmo šaltinio) sumažėjimui dvigubai.</p> <p>5. Svarbu atkreipti dėmesį ir į galimą transporto priemonių variklio ir kitų mechaninių dalių sukeliama triukšmo poveikį tose planuojamos gatvės atkarpose/sankryžose kur tikėtinas stabdymas/greitėjimas/šviesoforai. Įvertinus galimą triukšmo susidarymą ir sklaidą tose vietose, šio triukšmo šaltinio eliminavimui kartu su mažatriukšmėmis asfalto dangomis galimai turėtų būti numatomos papildomas priemonės.</p> <p>6. VGTU Kelių tyrimo instituto mokslininkai atlieka mažatriukšmių asfalto dangų tyrimus Lietuvoje jau nuo 2013 m. Per tą laiką parengta daug mokslinių straipsnių, kurių dalis publikuota pripažintuose tarptautiniuose recenzuojamuose mokslo žurnaluose. Dalis mokslinių straipsnių pristatyta tarptautinėse transporto, kelių infrastruktūros bei triukšmo valdymo konferencijose. VGTU Kelių tyrimo instituto mokslininkų pasiekimai pripažįstami tarptautiniu lygmeniu – mokslininkai gauna vardinius kvietimus pristatyti savo mokslinius darbus konferencijose (pvz.: Internoise 2016). Reikšmingiausių VGTU Kelių tyrimo instituto mokslininkų publikacijų sąrašas pateiktas žemiau:</p> <ul style="list-style-type: none">• 2017 – Vaitkus A.; Andriejauskas T.; Vorobjovas V.; Jagniatinskis A.; Bikas B.; Zofka E. Asphalt
--	--	--

		<p>wearing course optimization for road traffic noise reduction Construction and Building Materials. Vol 152 (2017)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2017 – Vaitkus A.; Čygas D.; Vorobjovas V.; Andriejauskas T.; Tuminienė F. Surface type and age effect on tyre/road noise level. 10th International Conference "Environmental Engineering". • 2016 - Vaitkus A.; Čygas D.; Vorobjovas V.; Andriejauskas T. Traffic/road noise mitigation under modified asphalt pavements. Transportation research procedia. Transport Research Arena TRA2016. Vol. 14 (2016) • 2016 - Andriejauskas T.; Vaitkus A.; Vorobjovas V.; Čygas D. Low noise pavement development for severe climate conditions. Proceedings of the 45th International Congress and Exposition on Noise Control Engineering INTER-NOISE 2016. • 2016 - Vaitkus A.; Vorobjovas V.; Andriejauskas T. In-situ assessment of low noise asphalt pavements acoustical performance. CETRA 2016: proceedings of the 4rd international conference on road and rail infrastructures • 2016 - Vaitkus A.; Vorobjovas V.; Andriejauskas T. Tyre-road noise reduction through optimization of wearing asphalt layer structure. Автомобильные дороги и мосты: научно-технический журнал. 2016, No. 2(18) • 2015 - Andriejauskas T.; Čygas D.; Vaitkus A. Development of environment-friendly road pavements in Lithuania. 2015 International conference on Applied Mechanics and Mechatronics Engineering (AMME 2015) • 2014 - Vaitkus A.; Vorobjovas V.; Jagniatinskis A.; Andriejauskas T.; Fiks B. Peculiarity of low noise pavement design under Lithuanian conditions. The Baltic journal of road and bridge engineering. Vol. 9, no. 3 (2014) • 2014 - Vorobjovas V.; Andriejauskas T.; Jagniatinskis A. Laboratory evaluation of noise reducing asphalt mixtures. 9th International Conference "Environmental Engineering" • 2014 - Vaitkus A.; Andriejauskas T.; Čygaite L.; Židanavičiūtė J. Optimized asphalt mixtures for noise reduction in Lithuanian roads. Applied mechanics and materials. Selected, peer reviewed papers from the International
--	--	--

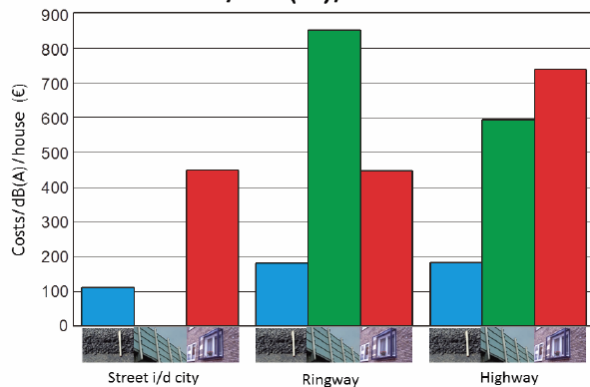
Conference on Machinery, Electronics and Control Simulation (ICMECS 2014). Vol. 614 (2014)

7. Atkreiptinas dėmesys ir į mažatriukšmių asfalto dangų teigiamą poveikį eismo saugumui. Dangos pasižymi didesniu oro tuštymių kiekiu lyginant su tradicinėmis asfalto dangomis, dėl to greičiau nuo dangos paviršiaus nudrenuojamas vanduo. Dėl šios priežasties sumažėja akvaplanavimo reiškinio atsiradimo galimybė bei pagerės matomumas dėl sumažėjusio purliojimo efekto esant šlapiam dangos paviršiui ar lyjant.
8. Užsienio praktika ir atlikti tyrimai rodo, kad mažatriukšmės asfalto dangos užsienyje yra sėkmingai diegiamos miestų gatvėse ir keliuose einančiuose per apgyvendintas teritorijas. Ekonominiu vertinimu, mažatriukšmės dangos yra racionalesnis sprendinys negu triukšmo sienos ir fasadų insuliacija vertinant kainos santykį kiekvienam sumažintam dBA tiesiniam kelio km ar kiekvienam namui atskirai (*Ellebjerger, L.L.; Bendtsen, H. "Costs and perceived noise reduction of porous asphalt pavements", Proceedings of the 2001 International Congress and Exhibition on Noise Control Engineering (INTERNOISE 2001)*).

Cost per km 'treated' way



Costs/dB(A)/house



		<p>9. Mažatriukšmių dangų naudojimo efektyvumą ir rekomendacijas grindžiantys moksliniai tyrimai ir užsienio praktika:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektas SILENCE (Quieter Surface Transport in Urban Areas). Finansuotas pagal EK bendrosios tarptautinių mokslinių tyrimų programos FP6 kvietimus. • Projektas QCITY (Quiet City Transport). Finansuotas pagal EK bendrosios tarptautinių mokslinių tyrimų programos FP6 kvietimus. • Sandberg, U.; Ejsmont, J.A. "Tyre/Road Noise Reference Book", INFORMEX, SE 59040 Kisa, Sweden (2002) • Rasmussen, R. O., R. J. Bernhard, U. Sandberg, and E. P. Mun. 2008. The Little Book of Quieter Pavements. FHWA-IF-08-004. Federal Highway Administration, Washington, DC. • Eurocities WG Noise. Low noise road pavements (2015) <p>UAB Infraplanas atsakymai dėl triukšmo modeliavimo:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Sankryžos ir šviesoforai į triukšmo modelį įtraukti; b. muzikos ir signalizacijų galima laikina įtaka triukšmo sklaidai nevertinta – tokio pašalinio efekto transporto triukšmo modeliavimo programos nevertina; c. reljefas vertintas, miškas, krūmai, lapija triukšmo neatspindi, o sugeria; d. Reljefas vertintas; e. Pelėdėnų g. 1 pagrindinė triukšmo viršijimo priežastis- arti esanti planuojama gatvė ~17 m. ir reljefas (sklypas ant šlaito). Nustatyta, kad triukšmą mažinanti kelio danga neužtikrintų tinkamų ribinių verčių ir pasiūlytos kompleksinės priemonės: danga ir želdiniai.
1.2	Dėl triukšmą mažinančių priemonių nelygiavertiškumo	<ol style="list-style-type: none"> f. Priemonės parinktos atsižvelgiant į modeliavimo rezultatą, kuris nėra vienodas ties Krivicko g. ir Pelėdėnų g. Pelėdėnų g. 1 sklypas ant šlaito, nuo triukšmo šaltinio nutolęs ~17 m., aukščio altitudžių skirtumas ~2 m, B. Krivicko g. 10 sklypas nutolęs ~24 m., aukščio altitudžių skirtumas ~0 m. g. Langai siūlomi vienam gyventojui, kadangi pagal HN 33:2011, šio namo saugotina aplinka yra vidaus aplinka (nesuformuotas sklypas). Kitų namų apsaugai siūlomos priemonės, kurios užtikrintų

		tinkamas ribines vertes išorės aplinkoje.
1.3	Dėl duomenų įvedimo į triukšmo/taršos modeliavimo programas	<p>Triukšmo skaičiavimo metu naudoti duomenys:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vidutiniai metiniai Lietuvos meteorologiniai duomenys: temperatūra 7 C, drėgnumas 80 proc., vyraujantis vėjo greitis pietvakarių, • sklaidos receptorių tinklas 5 m, skaičiavimo aukštis 2 m. • debesuotumas, slėgis, krituliai, procentiliai ir pan. triukšmo modelyje nenaudojami. • naudotas NŽT skaitmeninis reljefas .shp formatu, kurio vertikalus žingsnis 0,01 m, o horizontalusis 5 m, kuris buvo konvertuojamas į izohipses. • miškų masyvai, atskiri medžiai, krūmai, esami želdiniai jų aukščiai į programą neįtraukti, nevertinti, taikytas absorbcijos koeficientas. • kaip foninis triukšmas įtrauktos aplinkinės gatvės, atliktas kompleksinis vertinimas. • įvestas 50 km/h greitis, vidutinis metinis eismo intensyvumas, šviesoforais reguliuojamos sankryžos. Programa įvertino šviesoforo poveikį triukšmo sklaidai, kas atspindi triukšmo sklaidos žemėlapiuose – triukšmo sklaida didesnė ties šviesoforais. • Įmonės R.A.C.H.E.L Consulting atlikto modeliavimo negalime vertinti ir lyginti dėl mums nežinomų pradinių įvesties duomenų.
III	Dėl taršos įvesties duomenų	<ul style="list-style-type: none"> • Asociacijos Visorių slėnio bendruomenė rašte prašoma pateikti detalesnius oro taršos modeliavimo įvesties duomenis, susijusius su (cit.): „lokacija, vietovės aukščių skirtumo ir miškingumo, sankryžų efekto bei kt. vertinimu“. Visi šie duomenys, išskyrus miškingumo poveikį, yra detalizuoti PAV ataskaitos skyriuose (objekto lokacija- aprašyta 5.5 sk. ir pavaizduota daugelyje ataskaitos pav. įskaitant oro taršos žemėlapiui, kiti duomenys pateikti 7.6.3 sk.). Miškingumo poveikis oro taršai nevertintas, nes to neleidžia atlikti naudota programinė įranga, tačiau akivaizdu, kad augmenijos poveikis oro taršai būtų teigiamas. Taip pat prašoma (cit.) atlikti naują prognozuojamos taršos tyrimą“. Kadangi šis prašymas pačių rašto autorių nėra niekaip argumentuojamas, neturime objektyvių priešasčių oro taršos tyrimo pakartojimui.
IV	Dėl neatitikimų ar galimai klaidinančių duomenų/išvadų	
1	Eismo srautai 2025 metais	Duomenis apie esamą situaciją ir transporto srautų prognozę

		2025 m. pateikė SĮ Vilniaus planas 2017 metais, 2016 m. atlikęs papildomus eismo intensyvumo tyrimus M. Lietuvio g. ir aplinkinėse gatvėse (pradėta eksploatuoti Vilniaus Vakarinė g.) bei patikslinęs eismų prognozavimo modelį.
2	Dėl 2-os alternatyvos atitikimo detaliojo ir bendrojo plano sprendiniams	PAV rengėjai vertinime pateikia, kad abu variantai atitinka Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano koncepciją (8.7 ir kituose skyriuose).
3	Dėl miško ploto skaičiavimų	Ataskaitoje miško plotų skaičiavimai buvo atliekami pagal Valstybinių ir privačių miškų plotų ribas, šiai dienai duomenys buvo patikslinti pagal miškų urėdijų pateiktus taksacinius miško duomenis, miško plotų skaičiavimai pateikti apačioje esančiame paveiksle. Tikslūs kertami miško plotai ir kertamų medžių kiekiai bus žinomi rengiant techninį projektą.
4	Dėl Visorių slėnio bendruomenės	2017.03.08 registruota Visorių slėnio bendruomenė – ataskaita patikslinta.
5	Dėl grunto kiekio	Duomenys pateikti pagal SĮ Vilniaus planas skaičiavimus. Duomenys bus tikslinami atliekant detalų techninį projektavimą.
6	Dėl gyventojų skaičiaus	Ataskaitoje vadovaujames Lietuvos statistikos departamento duomenimis. Bendram vertinimui priimta, kad viename name/bute gyvena trys gyventojai. Vaikų ir pagyvenusių žmonių skaičius priimtas pagal vidutinius statistinius Vilniaus m. duomenis.
V Dėl ekonominio vertinimo		
1	Bendras komentaras.	Atliktas M. Lietuvio gatvės tiesimo ekonominis pagrindimas (toliau- EP) yra konsultacinė paslauga SĮ Vilniaus planas. Darbas buvo priimtas pasirašant paslaugų perdavimo-

		<p>priėmimo aktą, kas įrodo, kad užsakovas paslaugų kokybę įvertino kaip tinkamą.</p>
2.1	<p>Dėl galimybės ženkliai atpiginti antros alternatyvos įgyvendinimą nerengiant viršutinio gatvės dangos sluoksnio iš SMA tipo mišinio, o vietoje jo pasirenkant kitą asfalto mišinį.</p>	<p>Kadangi EP atliktas detaliojo plano rengimo (o ne techninio projekto rengimo) stadijoje, gatvės tiesimo darbų kaina nustatyta taikant sustambintus darbų kiekius ir sustambintus įkainius (nustatytus remiantis UAB "Sistela" parengtais „Statinių statybos skaičiuojamųjų kainų palyginamaisiais ekonominiais rodikliais XXVII“, atitinkančiais 2017 m. kovo mėn. statinių statybos skaičiuojamąsias kainas). Taip pat, kad pašalinti tam tikrus neapibrėžtumus, neišvengiamai teko taikyti tam tikras prielaidas. Viena iš tokių- visiškai neatsižvelgta, kokio tipo mišinys bus naudojamas viršutiniam sluoksniui įrengti, o imta tam tikra vidutinė miesto greito eismo arba pagrindinių (4 eismo juostų) gatvių tiesimo darbų kaina (nepriklausomai nuo naudotų asfalto mišinių). Verta taip pat paminėti, kad: mūsų turimais duomenimis SMA mišinys už įprastą viršutiniam dangos sluoksniui taikytiną a/b mišinį (įvertinant gatvės kategoriją ir apkrovimą eismu) yra brangesnis ne „kelis kartus“, o apie 30 proc.; viršutinio dangos sluoksnio kaina bendroje dangos konstrukcijos įrengimo kainoje sudaro tik apie 12-20 proc.; dangos konstrukcijos įrengimo kaina bendroje gatvės tiesimo kainoje sudaro apie 60-70 proc. Tad bendras efektas vertinant mišinio pakeitimo poveikį objekto statybos kainai sudarytų tik apie 2-4 proc. Be to, nesutiktume su teiginiu, kad antros alternatyvos atveju vertėtų atsisakyti šios triukšmą mažinančios priemonės (t.y. SMA mišinio naudojimo). Antroji alternatyva pagerina situacija tik ties Krivicko g. gyventojų namais, tuo tarpu blogesnė akustinė situacija yra nustatyta visai kitose planuojamos gatvės atkarpose.</p>
2.2 2.3	<p>Dėl neįvertinto pagal 2-ą trasos alternatyvą tiesiamos gatvės mažesnio ilgio (pirmos alternatyvos atžvilgiu) skaičiuojant šios alternatyvos statybos darbų kainą.</p>	<p>Pasiūlymų autoriai nurodo, kad (cit.) „gatvė, įgyvendinus antrą alternatyvos variantą, sutrumpėtų mažiausiai 47-51 metru“. Kaip jau minėta, taikyti sustambinti darbų kieki, įkainiai bei prielaidos ir prognozės, kas jau savaime lemia, kad skaičiavimai susiję su tam tikromis paklaidomis. 50 m ilgio paklaida skaičiuojant 2,4 km ilgio gatvės tiesimo darbų kainą šiuo požiūriu yra niekinė (sudaro 2 proc.). Be to ją su kaupu atsveria tai, kad antros alternatyvos atveju tektų prailginti ir kitaip performuoti Krivicko gatvę ir esamą M. Lietuvos gatvės dalį ties ja, galimai vietoje vienos šioje vietoje numatytos sankryžos su M. Lietuvos g. tektų rengti dvi. Visa tai pareikalautų papildomų finansinių sąnaudų.</p>
2.3 2.6 3.2	<p>Dėl taikytų darbų įkainių</p>	<p>Žr. ats. 2.1..</p>

2.4	Dėl brangesnės gatvės, įrengtos pagal 1-ą trasos alternatyvą, eksploatacijos lyginant su 2-ąja alternatyva.	Pasiūlymų autoriai grindžia savo teiginį tuo, kad 2-os alternatyvos atveju nebus taikoma „tyli“ kelio dangą, todėl ją prižiūrėti ir remontuoti atsies pigiau. Visų pirma, toks teiginys, kad 2-os alt. atveju nereiktų naudoti tylesnės kelio dangos, neturi pagrindo (žr. ats. į šio sk. 2.1 kl.).
2.5	Dėl namų ir žemės sklypų nuvertėjimo.	Teigiama, kad M. Lietuvos gatvė bus taršos šaltinis, ir tai lems gretimų žemės sklypų ir namų nuvertėjimą. Mūsų rengta apklausa parodė, kad dauguma M. Lietuvos gatvės gyventojų ir verslo atstovų nori, kad M. Lietuvos gatvė pagal gatvės detaliojo plano sprendinius būtų nutiesta ir kuo skubiau, nes taip būtų sprendžiamos susisiekimo problemos, būtų pagerintas jų gyvenamųjų vietų pasiekiamumas, pagerėtų estetinė aplinka, eismo saugumas ir žmonių saugumas bendrai, be to sumažėtų tarša, kurią sąlygoja esamos neasfaltuotos M. Lietuvos dangos dulkelėjimas. Remiantis tuo galime teigti, kad gretimų žemės sklypų ir namų valdų patrauklumas, o kartu ir rinkos vertė tik padidėtų.
2.7	Dėl kaštų, susijusių su langų pakeitimu, neįvertinimo.	Suinteresuotos grupės gyvenamųjų namų aplinkoje triukšmo ribinių verčių viršijimai neprognozuojami (o gyvenamosiose patalpose tuo labiau, išskyrus vieną namą) tad ir langus keisti nėra pagrindo.
2.8	Dėl gatvės apželdinimo kainos įtraukimo į bendrus gatvės statybos kaštus.	Naujos M. Lietuvos gatvės apželdinimo kaštai buvo įvertinti (prognozuota, kad jų vertė sudarys 32,81 tūks. Eur).
3.1	Dėl neteisingai nustatyto visuomenės reikmėms paimamo miško žemės ploto.	Patikslintas visuomenės reikmėms paimamo valstybinio miško plotas sudaro 1,52 ha, o tai reiškia, kad skaičiuojamoji antros alternatyvos įgyvendinimo kaina turėtų būti 44,5 tūkst. eurų mažesnė nei buvo nurodyta (t.y. apie 12,523 mln. Eurų vietoje 12,568).
3.4	Dėl tikslesnių darbų kiekių nustatymo.	Kaip jau minėta atsakant į III sk. 2.1 kl., EP atliktas detaliojo plano rengimo (o ne techninio projekto rengimo) stadijoje, todėl gatvės tiesimo darbų kaina nustatyta taikant sustambintus (apytikslus) darbų kiekius ir sustambintus įkainius (nustatytus remiantis UAB „Sistela“ parengtais „Statinių statybos skaičiuojamųjų kainų palyginamaisiais ekonominiais rodikliais XXVII“). Tikslesni darbų kiekiai ir sąmatiniai skaičiavimai bus atlikti parengus gatvės techninį projektą, o galutiniai darbų kiekiai ir Vilniaus miesto savivaldybės išlaidos M. Lietuvos gatvei tiesti bus žinomos tik užbaigus gatvės tiesimo darbus.

Suinteresuotos visuomenės pasiūlymų įvertinimą parengė – Aušra Švarplienė, UAB Infraplanas direktorė 2017.08.25

